

⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENTAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 3127524 A1

⑯ Int. Cl. 3:
B60J7/12

⑯ Anmelder:
Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 7000 Stuttgart, DE

⑯ Erfinder:
Schröder, Gerhard, 7257 Ditzingen, DE

⑯ Aktenzeichen: P 31 27 524.9-21
⑯ Anmeldetag: 11. 7. 81
⑯ Offenlegungstag: 27. 1. 83

DE 3127524 A1

Behördeneigentum

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑯ »Klapptverdeck für Personenwagen«

Das Klapptverdeck weist einen Verdeckbezug, seitliche Längsholme und einen Hauptspiegel auf, der am Aufbau angelenkt und über ein Gelenkhebelsystem mit den Längsholmen verbunden ist, wobei der Verdeckbezug in einem hinter dem Hauptspiegel liegenden Bereich auf zumindest einem Stützspiegel aufliegt. Um ein im Aufbau einfaches, wenig Bauteile erfordernches und Windgeräusche vermeidendnes Klapptverdeck zu schaffen, ist der Stützspiegel vom Hauptspiegel weggeführt und mit diesem verbunden. Außerdem verläuft zwischen Hauptspiegel und Stützspiegel ein den Verdeckbezug tragendes steifes Formelement. (31 27 524)

DE 3127524 A1

11.07.81 3127524
- X -

W 61

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Klappverdeck für Personenwagen mit einem Verdeckbezug, seitlichen Längsholmen und einem Hauptsriegel, der am Aufbau angelengt und über ein Gelenkhebelsystem mit den Längsholmen verbunden ist, wobei der Verdeckbezug in einem hinter dem Hauptsriegel liegenden Bereich auf zumindest einem Stützriegel (10) vom Hauptsriegel (8) weggeführt und mit diesem verbunden ist und daß zwischen Hauptsriegel (8) und Stützriegel (10) ein den Verdeckbezug (11) tragendes steifes Formelement (32) verläuft.
2. Klappverdeck nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Hauptsriegel (8) und der Stützriegel (10) einstückig miteinander verbunden sind.
3. Klappverdeck nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Hauptsriegel (8) ein an sich bekanntes, den Fahrgastrraum (13) bogenförmig umspannendes Teil ist, wogegen der Stützriegel (10) einen Abschnitt (31) umfaßt, der in der Nähe der Längsholme (16) an den Hauptsriegel (8) angeschlossen ist, entgegen der Fahrtrichtung verläuft und dann in einen bogenförmigen ebenfalls den Fahrgastrraum (13) überspannenden Bereich übergeht.
4. Klappverdeck nach den Ansprüchen 1 uns 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Formelement (32), der Hauptsriegel (8) und der Stützriegel (10) zu einer Baueinheit (35) zusammengefaßt sind, die durch Seitenteile (36) und ein Mittelteil (37) gebildet wird.

11.07.81 3127524
- 2 -

W 61

5. Klappverdeck nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Seitenteil (36) in einem ersten unteren Abschnitt (38) einen U-förmigen Querschnitt (39) aufweist und in einem zweiten oberen Abschnitt (40) mit einem der Verdeckkontur (41) entsprechenden Formabschnitt (42) versehen ist.

6. Klappverdeck nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Seitenteil (36) mit Lageraugen (43, 44, 45) versehen ist.

7. Klappverdeck nach den Ansprüchen 4 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Seitenteil (36) im Gußverfahren, vorzugsweise Aluminium-Druckgußverfahren hergestellt ist.

8. Klappverdeck nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich zu dem Formelement (32) zwischen Hauptsriegel (8) und Stützsriegel (10) im vorderen Bereich (28) des Klappverdecks (3) ein weiteres Formelement (29) vorgesehen ist, das durch ein äußeres Rahmenelement (27) bzw. eine Verlängerung (30) desselben gebildet wird.

11.07.81 3127524
- 3 -

W 61

Klappverdeck für Personenwagen

Die Erfindung betrifft ein Klappverdeck für Personenwagen mit einem Verdeckbezug, seitlichen Längsholmen und einem Hauptsriegel, der am Aufbau angelenkt und über ein Gelenksystem hebel mit den Längsholmen verbunden ist, wobei der Verdeckbezug in einem hinter dem Hauptsriegel liegenden Bereich auf zumindest einem Stützriegel aufliegt.

Bei einem bekannten Klappverdeck der eingangs genannten Gattung (DE-PS 685 137) ist der Hauptsriegel am Aufbau angelenkt und über parallelogrammartige Gelenkhebel mit den seitlichen Längsholmen bzw. dem Aufbau verbunden. Der hinter dem Hauptsriegel angeordnete Stützriegel ist dabei unabhängig vom Hauptsriegel drehbar am Aufbau angelenkt. Dieser Anordnung haftet der Nachteil an, daß zur Anlenkung von Haupt- und Stützriegel eine Vielzahl von Bauteilen erforderlich ist. Außerdem liegt der Verdeckbezug nur örtlich an querlaufenden Spriegeln auf, was zur Folge hat, daß das Verdeck im Fahrbetrieb störende Windgeräusche verursacht.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Klappverdeck zu schaffen, das im Aufbau einfach ist, wenig Bauteile erfordert und Windgeräusche vermeidet.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltenden Merkmale enthalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die einstückige Ausbildung von Haupt- und Stützspriegel Bauteile eingespart werden, wodurch ein einfacher Aufbau erzielt wird. Da der Verdeckbezug auf den relativ großflächig ausgebildeten Formelementen aufliegt, werden Windgeräusche vermieden.

In der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung näher dargestellt. Es zeigt

Fig. 1 eine Teilseitenansicht eines Kraftfahrzeuges mit dem erfindungsgemäßen Klappverdeck,
Fig. 2 eine Teilansicht der Fig. 1 einer weiteren Ausführungsform in größerem Maßstab,
Fig. 3 eine Ansicht in Richtung X der Fig. 2,
Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 3 und
Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 3.

Fig. 1 zeigt einen Personenwagen 1, der oberhalb der Gürtellinie 2 ein Klappverdeck 3 aufweist, das sich von einer hinter der Rücksitzanlage 4 angeordneten Querwand 5 bis zu einem Windschutzscheibenrahmen 6, der eine Windschutzscheibe 7 trägt, erstreckt und dort mittels nicht näher dargestellter Halteglieder lösbar befestigt ist. Das Klappverdeck 3 umfaßt einen Hauptsriegel 8, einen Dachrahmen 9, einen Stützspriegel 10, einen Verdeckbezug 11 und ein Gelenkhebelsystem 12. Der Hauptsriegel 8, der den Fahrgastrraum 13 bogenförmig überspannt, ist in üblicher Weise am Wagenkastenunterteil 14 unter Vermittlung von Scharnieren 15 angelenkt.

Der Dachrahmen 9 wird durch seitliche Längsholme 16 und einen benachbart der Windschutzscheibensäule 6 angeordneten, quer-verlaufenden Träger 17 gebildet und ist mit dem Hauptsriegel 8 einerseits über einen Dachrahmenlenker 18 und andererseits über einen Hebelarm 19 eines Winkelhebels 20 gelenkig verbunden. Der andere Hebelarm 21 des Winkelhebels 20 wirkt

11.07.81 3127524

W 61

mit einem Führungslenker 22 zusammen, dessen freies Ende 23 ebenfalls am Wagenkastenunterteil 14 angelenkt ist und zwar in Fahrtrichtung A gesehen hinter dem Hauptsriegel 8. Der Führungslenker 22, der Winkelhebel 20 und der Hauptsriegel 8 bilden hierbei eine parallelogrammartige Führung für das Klappverdeck 3. Etwa in einem mittleren Abschnitt des Dachrahmenlenkers 18 ist ein Hilfssriegel 24 drehbar angelehnt, der mittels eines Exzenter 25 in der Höhe verstellbar ist und zum Spannen des Verdeckbezugs 11 dient.

Der aus einem inneren Rahmenteil 26 und einem äußeren Rahmenteil 27 zusammengesetzte Träger 17 des Dachrahmens 9, der benachbart dem Windschutzscheibenrahmen 6 verläuft, weist zur Versteifung des vorderen Dachabschnittes 28 ein Formelement 29 auf, das durch eine Verlängerung 30 des äußeren Rahmenteils 27 gebildet wird. Die Verlängerung 30 ist so bemessen, daß im zusammengeklappten Zustand des Klappverdecks 3 der starr ausgebildete vordere Dachabschnitt 28 hinter der Rücksitzanlage 4 liegt. Dieser vordere Dachabschnitt 28 verleiht dem Klappverdeck 3 beziehungsweise dem Verdeckbezug 11 im Fahrbetrieb, insbesondere durch die dabei auftretenden Druckverhältnisse an der Dachoberseite, eine gute Formbeständigkeit. Der Verdeckbezug 11 liegt außen am Formelement 29 auf und ist durch Kleben befestigt.

Der in Fahrtrichtung A gesehen hinter dem Hauptsriegel 8 angeordnete Stützsriegel 10 ist vom Hauptsriegel 8 weggeführt und mit diesem starr verbunden. Gemäß Fig. 1 werden sowohl der Hauptsriegel 8 als auch der Stützsriegel 10 durch Profilteile (U-Profil, Rohrprofil oder dgl.) gebildet und durch Schweißen miteinander verbunden. Der Stützsriegel 10 weist seitliche, schräg nach hinten ansteigende Abschnitte 31 auf, die vom Hauptsriegel 8 etwa in Höhe der Längsholme 16 weggeführt sind und in ein bogenförmiges, den Fahrgastraum 13 in Querrichtung

Überspannendes Teil übergehen. Zwischen Hauptsriegel 8 und Stützsriegel 10, und zwar an der Oberseite desselben, ist ein weiteres Formelement 32 angeordnet, auf dem der Verdeckbezug 11 aufliegt; er ist ebenfalls durch Kleben am Formelement 32 befestigt. Dieses Formelement 32 weist in Fahrzeulgängsrichtung gesehen vorne und hinten je einen nach unten abgestellten Flansch 33, 34 auf, der die querverlaufenden Abschnitte des Haupt- und Stützsriegels 8, 10 sowie den seitlichen Bereich des Stützsriegels 10 umgreift und mittels einer Schweißverbindung an diesen Bauteilen befestigt ist.

Nach den Fig. 2 und 3 sind der Hauptsriegel 8, der Stützsriegel 10 und das Formelement 32 zu einer Baueinheit 35 zusammengefaßt, die aus Seitenteilen 36 und einem Mittelteil 37 besteht. Die Verbindung der Seitenteile 36 mit dem Mittelteil 37 erfolgt durch Nieten, Schweißen oder dgl. Jedes, im Gußverfahren, vorzugsweise im Aluminium-Druckgußverfahren hergestelltes Seitenteil 36 weist dabei in einem ersten unteren Abschnitt 38 einen U-förmigen Querschnitt 39 - seine Schenkel verlaufen in Fahrzeulgängsrichtung - auf und ist in einem zweiten oberen Abschnitt 40 mit einem der Verdeckkontur 41 entsprechenden Formabschnitt 42 versehen. Außerdem weist jedes Seitenteil 36 Lageraugen 43, 44 für den Dachrahmenlenker 18 und den Winkelhebel 20 sowie ein Lagerauge 45 zur Anlenkung am Wagenkastenunterteil 14 auf. Das Mittelteil 37 ist im Querschnitt U-förmig ausgebildet, wobei die nach unten gerichteten Schenkel 46, 47 mit Abdeckprofilen 48 versehen sind.

Da der Dachbezug 11 sowohl am vorderen Dachabschnitt 28 als auch zwischen Hauptsriegel 8 und Stützsriegel 10 an großflächigen Formelementen 29, 32 befestigt ist, weist das geschlossene Klappverdeck im Fahrbetrieb eine gute Formbeständigkeit auf und Windgeräusche werden weitgehend vermieden.

11.07.81

3127524

- 7 -

W 61

Das Klappverdeck 3 ist im zusammengeklappten Zustand B teilweise im Wagenkastenunterteil 14 versenkt und befindet sich in der in Fig. 1 dargestellten gestrichelten Lage. Das Formelement 29 des vorderen Dachabschnittes 28 liegt dabei am Wagenkastenunterteil 14 auf und verläuft etwa in der gleichen Richtungen wie die Gürtellinie 2, während das zwischen Hauptsriegel 8 und Stützsriegel 10 angeordnete Formelement 32 eine etwa vertikale Lage hinter bzw. seitlich der Rücksitzanlage 4 einnimmt.

8
Leerseite

Nummer:
Int. Cl.³:
Anmeldetag:
Offenlegungstag:

3127524
B60J 7/12
11. Juli 1981
27. Januar 1983

11¹¹ 11.07.81

3127524

W61,
1

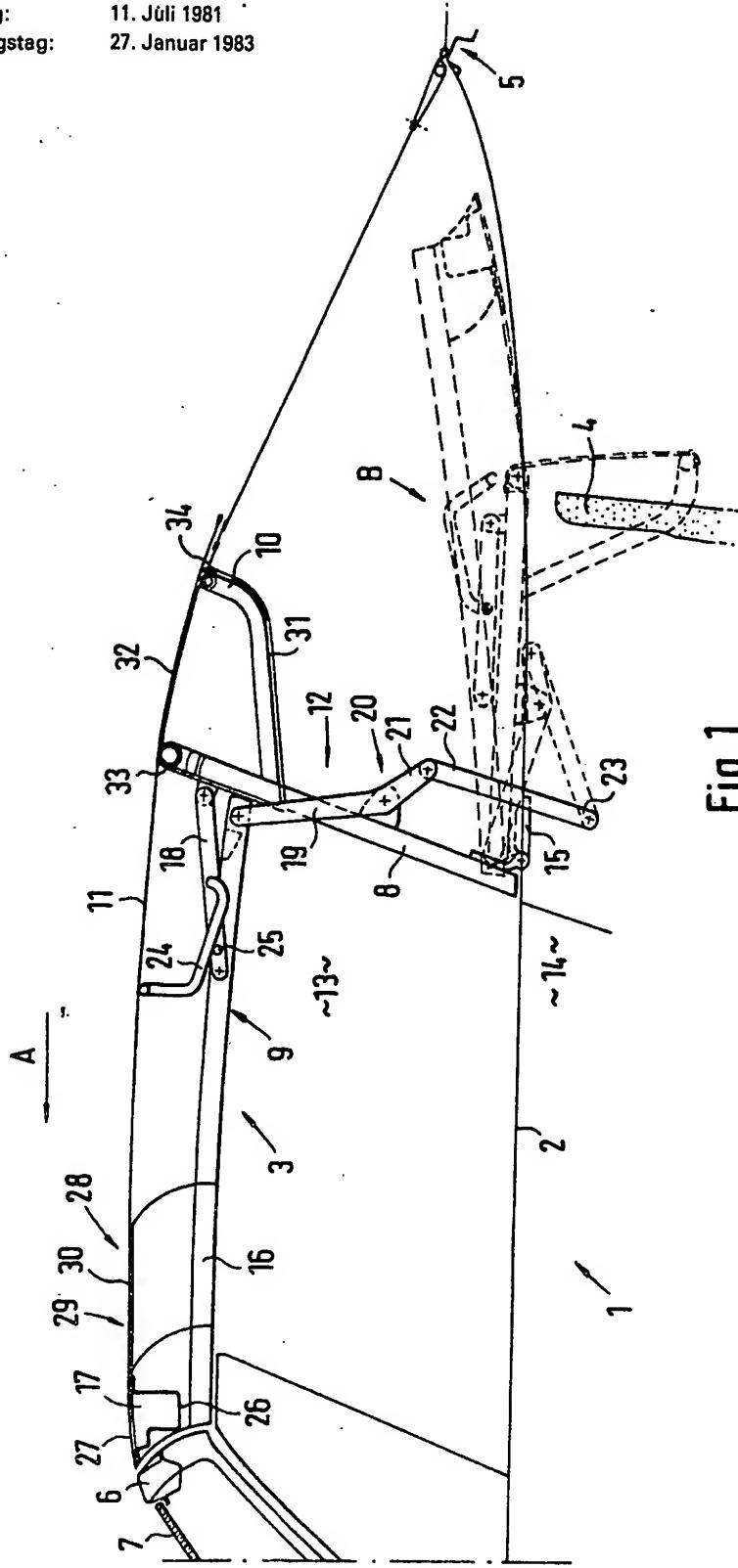


Fig. 1

11-07-61

W61
3127524 **2**

-9-

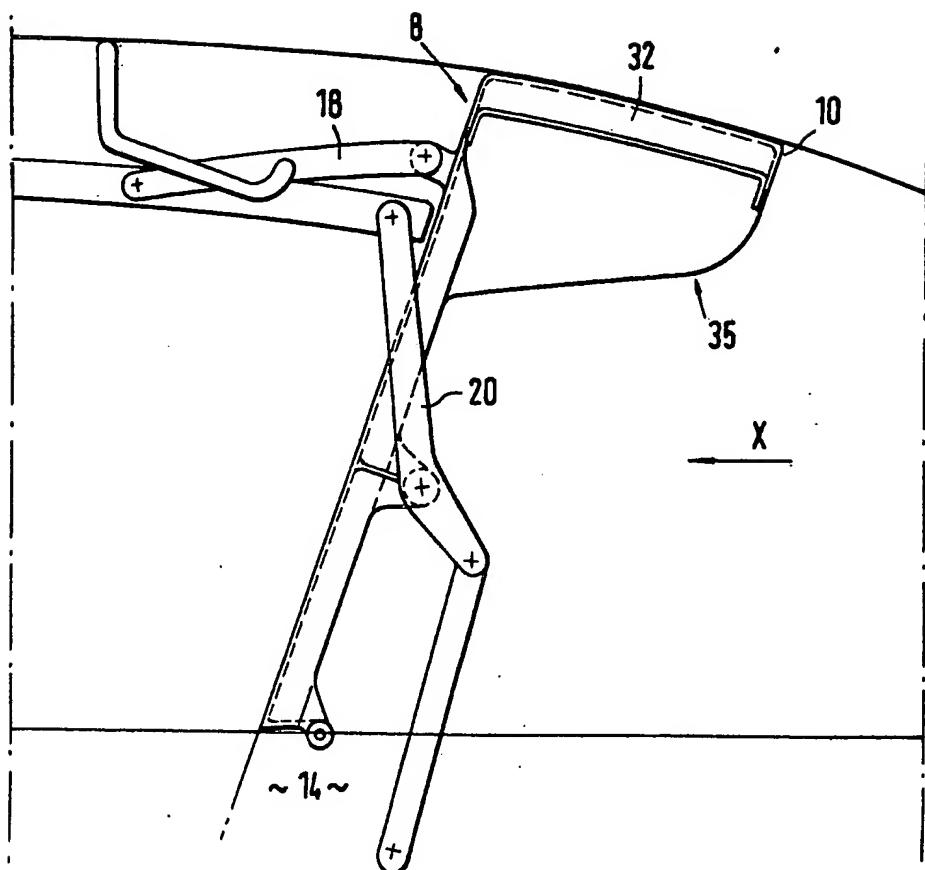


Fig. 2

11.07.61
-10-

W61
3
3127524

